(Ocupa la Presidencia el señor Senador Gallo.)

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 13 y 3 minutos.)

-Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da del siguiente:)

"Solicitud de audiencia de la Asociación de Cultivadores de Arroz, que dice:

'Montevideo, 14 de mayo de 2013.

Señor Presidente de la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca de la

Cámara de Senadores

Don Juan Antonio Chiruchi

Presente

De nuestra consideración:

De acuerdo a lo conversado el pasado 11 de abril en la Inauguración Oficial de la Cosecha de Arroz, esta Asociación de Cultivadores de Arroz a través de la presente, solicita a Ud. una entrevista con esa Comisión a los efectos de continuar con la búsqueda de soluciones en conjunto para nuestro sector.

Sin otro particular, aprovechamos la oportunidad para saludar a Ud. con la mayor consideración.

Por Asociación Cultivadores de Arroz

Ing. Agr. Ernesto Stirling

Presidente'"

-Corresponde que coordinemos con ellos para recibirlos en la Comisión.

SEÑOR SARAVIA.- Hace unos meses presenté un proyecto de ley -no sé si obra en poder de la Secretaría- a pedido de la sociedad de criadores de las distintas razas ovinas, pero también de los criadores de perros de trabajo, para declarar el Día del Perro de Trabajo. Esta iniciativa apunta a promover la cría de este tipo de perros en el sector ovino -fui toda la vida pastor, trabajé mucho con perros y conozco el tema- teniendo en cuenta que los productores me visitaron y me hicieron esta solicitud. Hace ya un tiempo, todos los años en la ciudad de Dolores, departamento de Soriano, se hace una fiesta del perro de trabajo. También estarían incluidos los perros que trabajan con los no videntes, que se ven en la calle.

En el sector ovino hay un impulso muy importante para promover y desarrollar las razas porque el perro de trabajo es una herramienta muy importante. Por esta razón quisiera plantear a la

Comisión la inclusión de este proyecto de ley en el Orden del Día para que se lo estudie. El tema es muy sencillo y no implica gastos, pues apunta a la promoción. Por esta iniciativa se instauraría el Día del Perro de Trabajo, que coincidiría con el día en que las gremiales se reúnen en la ciudad de Dolores.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Qué día sería?

SEÑOR SARAVIA.- Es en diciembre. Hay tiempo para aprobarlo, pero como es un proyecto de ley sencillo, se podría incluir en el Orden del Día; lo analizamos, y si hay que hacer alguna modificación, no hay inconveniente alguno. Me gustaría que cuando se inicie su tratamiento podamos invitar a los impulsores de esta iniciativa.

SEÑOR BARÁIBAR.- Estoy siguiendo con bastante atención -toda la que puedo- el trabajo de los perros asignados a la ayuda del combate al narcotráfico, a la detección de explosivos y a las guardias personales. Se ha estudiado mucho este tema, sobre todo en Colombia, país en el que esta experiencia con perros muy eficientes en esta materia está muy desarrollada, a tal punto que se ha logrado prácticamente erradicar el delito en algunas zonas muy importantes. Considero que deberíamos conocer esta experiencia, al menos con la amplitud que tiene en el caso colombiano, donde la he visto en dos ciudades: Medellín y Bogotá.

En definitiva, no sé si este tipo de tareas están vinculadas a esta organización o si se trata de algo excluyente dado que son actividades diferentes. Otra alternativa sería que la cría de perros para cumplir estas tareas fuera una especie de prolongación del desarrollo que lleva adelante la organización que acaba de citar el señor Senador Saravia. Por ejemplo, en Colombia hay criaderos de hasta mil perros para proveer a los servicios de seguridad y su eficiencia ha sido realmente importante.

SEÑOR SARAVIA.- Si bien el proyecto de ley es impulsado por la mayoría de los criadores ovinos y las organizaciones que se reúnen una vez al año por esta temática, la idea es promover a todos los perros de trabajo. Tenemos el caso de aquellos que se asignan a los no videntes, a los que uno puede ver por la calle con un cartelito que dice "Estoy trabajando". Del mismo modo, sabemos que en el Uruguay hay una cantidad de criaderos de perros entrenados para guardia y para la Policía. En el caso de la droga, todo el mundo sabe que se escogen determinadas razas. Por ejemplo, los labradores tienen un olfato muy especial para detectar determinada cantidad de bacterias. En definitiva, reitero, la intención es ser lo más amplios posible. En tal sentido es que planteo convocar a quienes están impulsando esta iniciativa, como así también a otras organizaciones. De esa forma podríamos tener un proyecto de ley que promueva el desarrollo de los perros de trabajo en las distintas áreas, no sólo en la zona rural -que en el Uruguay es muy importante, sobre todo en el sector ovino- sino también en lo que es seguridad, apoyo a la Policía, el tema del narcotráfico y los no videntes. Incluso hay gente que tiene dificultades motrices que también se apoya en perros de trabajo para caminar. O sea que la idea es ampliarlo a todas esas situaciones.

SEÑOR BORDABERRY.- Hay un proyecto con un contenido similar en la Cámara de Representantes que fue presentado por el señor Representante Juan Ángel Vázquez. Sería bueno pedir ese antecedente cuando se trate este proyecto de ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- En la próxima reunión de la Comisión podemos incluir en el Orden del Día el proyecto de ley que menciona el señor Senador Saravia.

SEÑOR SARAVIA.- Ya que lo vamos a incorporar al Orden del Día, sería bueno también invitar a quienes impulsan estas ideas -es decir, la asociación de criadores de ovinos- para que nos expliquen más detalladamente este tema. Después puedo acercar a la Presidencia el nombre de la persona que está trabajando en coordinación con los sectores sociales que se mueven en este asunto, y en todo caso, después la podemos invitar a la Comisión.

SEÑOR NIN NOVOA.- Si se mira rápidamente, parece un proyecto de ley superficial, pero no lo es, sobre todo para la actividad ovina. Como todos saben, la forestación ha traído como consecuencia la expansión de un gran depredador de ovinos: el jabalí. En ese sentido, hay una raza de perros -cuyo

nombre no recuerdo; creo que son belgas- que vive en la majada, en el campo y son parecidos a las ovejas -lo único que hay que hacer es llevarles la comida- que se está difundiendo en el Uruguay para que la cría ovina tenga una alternativa en aquellos lugares donde hay forestaciones muy desarrolladas en los alrededores de los predios.

Me parece muy interesante el proyecto de ley. Sé que en la Facultad de Agronomía hay algunos ingenieros que están estudiando este tema de los perros y que los prestan a los criadores de ovinos para que los echen en cría, se reproduzcan, etcétera.

El tema del jabalí es un problema gravísimo que tiene la producción ovina y al respecto, voy a dar un dato. Conozco gente que suelta al campo 1.000 ovejas encarneradas y solo rescata 200 corderos, porque 800 se los comen los chanchos. Es algo terrible, desalentador.

SEÑOR AGAZZI.- Me parece muy importante lo que han planteado los compañeros de la Comisión.

Nosotros tenemos dos proyectos de ley en consideración: uno que refiere a la pesca y la acuicultura y otro que tiene relación con la creación del Colegio Nacional de Ciencias Veterinarias. Creo que es bastante adecuado ir llevando dos proyectos de ley, pero no tres, por lo que entiendo que podríamos considerar esta nueva iniciativa una vez que terminemos con una de las dos que tenemos a estudio. Por lo que dijo el señor Senador Saravia, tenemos todavía un poco de tiempo para tratar este proyecto. Reitero que hago esta propuesta para no analizar muchos proyectos de ley al mismo tiempo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pero como previamente vamos a recibir a las delegaciones, tal vez eso pueda servir como mecanismo para ir avanzando en el tema.

Comenzamos con el estudio de la Carpeta Nº 852/2012: “Pesca y Acuicultura. Se establece el régimen legal”.

Para analizar este tema habían solicitado audiencia representantes de la Cámara de Armadores Pesqueros, a quienes invitamos a pasar a Sala.

(Ingresan a Sala representantes de la Cámara de Armadores Pesqueros.)

-La Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca da la bienvenida a los representantes de la Cámara de Armadores Pesqueros, quienes solicitaron audiencia para ser escuchados sobre el proyecto de ley relativo a la pesca y acuicultura, contenido en la Carp. Nº 852/2012. En el día de hoy nos visitan el señor Ricardo Piñeiro, Presidente; el señor Juan Carlos Sirtori, Vicepresidente; el Capitán Edinson Errecart, Vocal; el señor Fernando Ruiz, Vocal, y el doctor Jorge Rosenbaum, asesor.

SEÑOR ROSENBAUM.- Soy abogado de la Cámara de Armadores Pesqueros del Uruguay desde el año 1985.

Trataremos de ser lo más breve posible. Sabemos que esta no es una instancia para hacer un análisis exhaustivo y detallado de cada uno de los artículos de un proyecto de ley que es bastante extenso. Sin perjuicio de ello, queremos decir que los antecedentes de los análisis surgieron de los talleres en los que intervinimos desde el año 2008 en adelante, de las instancias de intercambio de sugerencias, incluso con contrapropuestas articuladas por la propia Cámara y de las reuniones de los asesores jurídicos. Todo esto fue llevado adelante en el ámbito de la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos, Dinara, dependiente del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. De allí escogimos, valorativa o subjetivamente, cuatro puntos que nos parecieron los más álgidos o comprometedores, sobre la base de un realismo político: que pese a que desde el comienzo hicimos numerosas manifestaciones, solo muy pocas de ellas fueron recogidas por la Comisión de la Cámara de Representantes. Hoy este proyecto de ley cuenta con media sanción y, realmente, nos parece una falta de economía procesal -como decimos los abogados- venir a este ámbito a reiterar o de alguna manera poner el acento nuevamente en otros puntos que, si bien no son menores, parecen contar con el apoyo

o el consenso de distintas corrientes políticas, más allá de los diversos partidos y, en particular, del Partido de Gobierno, que ha sido el promotor del texto del proyecto de ley.

Simplemente queríamos señalar que, así como hasta hace cinco años se podían encontrar barcos de pesca con bandera uruguaya en el mundo, la realidad ha cambiado drásticamente por distintas razones, generalmente no imprevisibles pero sí indominables, que se imponen en el mundo. Hoy no hay ningún barco de bandera uruguaya, de nuestra flota, con presencia en el mundo fuera de las aguas jurisdiccionales de Uruguay, fuera de las aguas comunes de pesca o fuera de los conos de proyección hacia el Atlántico Sur, que es donde tradicionalmente se ha desarrollado la pesca. Hace una década y media o dos décadas podía estimarse que había una flota de aproximadamente 130 barcos con bandera nacional, mientras que hoy apenas hay alrededor de 60. De estos 60 y pocos -algunos no están operativos, pero tienen permiso y, como la bandera obviamente acompaña al permiso, debemos computarlos como un patrimonio del país- 33 son básicamente corvineros, es decir, pescan el recurso corvina. Nuestra Cámara representa prácticamente al 70% de los barcos corvineros y hay un grupo separado de la Cámara que realiza sus actividades en paralelo, pero ha preferido desligarse de las organizaciones profesionales, especialmente de aquellas que son representativas en los Consejos de Salarios y en las negociaciones laborales.

Por otra parte, hay un 50% de la flota restante que básicamente es merlucera. Está concentrada en la Cámara de Industrias Pesqueras del Uruguay -CIPU- que exclusivamente se dedica al recurso merluza como área de explotación. Sin perjuicio de ello, nuestra Cámara cuenta con un número de asociados merluceros, pero es francamente minoritario. La otra Cámara ocupaba hasta comienzos de 2012 el 52% del mercado exportador, mientras que nuestra Cámara y el grupo de empresas independientes del Uruguay abarcan, grosso modo*,* el 48% de las exportaciones. Digo esto sin entrar en pequeños detalles que toda estadística siempre permite hacer.

Tal como hemos señalado -quedó constancia de ello en la versión taquigráfica de la Comisión respectiva de la Cámara de Representantes, en la Dinara y en el Poder Ejecutivo- esta ley nace sin el consenso de los actores involucrados en la actividad. Nace sin el consenso sindical; las organizaciones sindicales han estado en contra de esta ley desde el comienzo. Tampoco cuenta con nuestro consenso. Claro, eso no es imprescindible, porque el Parlamento tiene que legislar teniendo en cuenta el interés general; eso es atendible y lo decimos con respeto, no provocativa o peyorativamente, como podría interpretarse. A veces se confunden las faltas de consenso con intereses particulares, con intereses corporativos del sindicato, con intereses económicos o comerciales de las empresas. Esos intereses existen, son innegables y nadie va a ocultarlos -sería como querer tapar el sol con una mano- pero también hay otros factores que no podemos soslayar.

¿Por qué hacemos esta valoración negativa? Básicamente, porque como operadores constatamos que asistimos a un proceso acelerado de cambios radicales en la actividad de la pesca en el mundo entero -y, particularmente, en la región- concentrado en los dos últimos años.

Este es un hecho posterior, incluso, a la proyección de la ley, que fue muy trabajada más allá de las discordias; no hay que restarle mérito a la Dinara por el esfuerzo y el trabajo que aportó en ese sentido, así como tampoco por las fundamentaciones y argumentaciones esgrimidas. Aquí no se trata simplemente de que no se nos haya contestado, sino de que en todos los casos hemos sabido intercambiar ideas y conversar sobre los porqué sí y los porqué no; no tenemos a ese respecto ninguna queja para formular.

No obstante, nos parece que por algo la ley -y esto lo escuchamos a veces en la audición del sindicato- no deja de ser más que una ley de pesca y no una ley para la pesca. Esto tiene un significado intrínseco, no es un mero eslogan o la simple utilización de un artificio para presentar un tema.

¿Qué sucede? Francamente digo que en lo que hace a esas transformaciones importantes que se están dando, no solo en el ámbito de las potencias marítimas más importantes sino aun de los países que han accedido más recientemente al comienzo o inicio del desarrollo de una actividad pesquera, existe una ausencia de lo que llamaríamos, básicamente, un plan estratégico para 20 años, y la experiencia lo ha demostrado. Se debe tener en cuenta que aquí hay 40 años de actividad de

capitales nacionales; todos los capitales de esta Cámara son nacionales, ya hay una segunda generación -con algunas excepciones y no necesariamente familiares- detrás de algunas empresas importantes, que han acumulado experiencia, han sobrevivido a contextos muy críticos y han sabido enfrentar malas, regulares o muy buenas gestiones, a la vez que sobrellevaron situaciones del mercado -fundamentalmente, internacional- muy variables en épocas que también pudieron ser muy buenas o muy malas. Sin embargo, de esa experiencia pretenden, de alguna manera, seguir proyectando hacia el futuro lo que fue una hermosa iniciativa en la década de los años sesenta, de aprobar una ley de pesca. Se apuntaba a entender por qué Uruguay, que tiene costas prácticamente en todas sus fronteras -oceánicas o fluviales- explota la ganadería, la agricultura o la forestación pero no explotaba la pesca y, hasta hace poco, ni siquiera el uruguayo consumía pescado.

Creo que esa ley merece un homenaje real, más allá de banderías políticas porque fue una propuesta aprobada por un Parlamento en un contexto muy amplio que, con una muy buena visión de hace ya 50 o 60 años atrás, abrió las puertas a una nueva actividad.

Que después se cometieron muchos errores, sin lugar a dudas. Incluso estamos hablando de errores de los que nos hacemos cargo como empleadores en primer lugar, y como empresarios en segundo término, para no adjudicar a otros las responsabilidades en el plano del gobierno político o laboral sindical.

Los dos actores -sindicatos y Cámaras- desde el primer día dijimos que no debíamos anteponer la carreta a los bueyes y que teníamos que trabajar -incluso, si es necesario, en forma paralela- en la definición de un plan estratégico de, por lo menos, 20 años, que luego la dinámica irá ajustando pero que es indispensable. Eso pasa hasta por determinar qué diámetro de red vamos a usar para la captura -para que ustedes vean el porqué de un plan estratégico- por cómo vamos a procesar. Para pasar de un ejemplo pequeño a uno grande: ¿vamos a procesar en tierra dando prioridades a la industria, o vamos a procesar congelado a bordo, como lo hacen muchas potencias, lo que determina perfiles de mercado, operativos e industriales, inserción social, etcétera, etcétera, es decir, múltiples consecuencias a ese respecto?

Comenzábamos nuestra exposición -para hacerla bien concreta- diciendo que ha habido un cambio drástico en el mercado regional e internacional. Tengan en cuenta los señores Senadores que en 2012, por primera vez en el mercado regional -constituye un hito histórico- Argentina pesca más tonelaje de corvina que Uruguay. Sabido es que pescamos en aguas compartidas, en un espejo de aguas comunes. En la pesca olímpica hay fijada una cantidad equis de toneladas. Pido disculpas al señor Senador Agazzi que fue Ministro de Ganadería, Agricultura y Pesca y conoce profundamente el tema, pero a veces es necesario aclararlo frente a todos.

SEÑOR AGAZZI.- Está bien.

SEÑOR ROSENBAUM.- Los barcos salen a pescar y lo que se pesque hasta que se llegue a ese tonelaje es de quien lo pescó y del país. Argentina nunca había logrado superarnos en captura, pero el año pasado lo hizo por primera vez. Téngase en cuenta que siempre pescamos con los 33 permisos, porque prácticamente eso está congelado desde hace más de tres décadas, tres décadas y media, quizás con alguna opción que se dio en su momento de algunos barcos merluceros que pasaron a la corvina, pero son pequeñas alteraciones; sabemos que tenemos cinco barcos llamados atípicos. La flota argentina ha crecido al punto de tener hoy 200 unidades pescando en la zona común de pesca.

Nos parece que esto trae dos grandes opciones; por supuesto, nunca hay solamente dos, sino cinco o diez opciones, pero vamos a hablar en blanco y negro. La primera es regular, como pretendió hacerlo este proyecto de ley -quizás con el mejor de los propósitos; nadie lo discute- lo que establecían las normas internacionales a las que adhirió el país quince años atrás. Ahora bien, llamativamente, desde hace más de quince años, a nivel internacional -salvo un convenio internacional de la OIT muy genérico- no se ha aprobado ninguna otra norma en materia pesquera. Este es un dato que, como un termómetro, mide ciertas referencias que el operador no puede dejar de tener presente para hacer su análisis, equivocado o no, porque existe el dato estadístico.

La otra opción es regular para adaptarse a un contexto distinto que, no tenemos empacho en decir, ha comenzado a gestarse. Todavía está difuso, no tiene un contorno que se pueda dibujar fácilmente y permita decir: "Señores, esta es la realidad de aquí a los próximos cinco años a nivel internacional", reitero, no basado ya en la defensa de la soberanía de sustentación alimentaria sino en otras reglas del mercado, en un contexto regional, especialmente en la pesca en aguas comunes o en zonas de influencia muy al sur del Atlántico, con imposiciones que vienen de soberanías mucho más distantes e, incluso, en nuestra realidad interna. Tanto es así que nosotros aplaudimos y acompañamos la idea, más allá de los problemas internos que podamos tener y que lógicamente van a ser debatidos; aspiramos a que se contemple, a que se construya un puerto de aguas profundas. Esa es una iniciativa que para el Uruguay -en esto no hacemos una cuestión política, sino que es el punto de vista de quienes operan dentro del sector- constituye un gran avance; me refiero a la existencia de un puerto de entrada en el Atlántico. Y, sin duda, con esta iniciativa la pesca se verá no solamente favorecida, sino también impulsada, y resultará un motor para el sector. Sin embargo, ninguna de estas consideraciones está contenida en el proyecto ni forma parte de un plan estratégico -que no existe- ni de la discusión de los anteproyectos de ese puerto. De todas formas, abrimos las puertas -como siempre ocurre- para que no se olviden de ese capitulito, que es muy importante.

Y ustedes se preguntarán: ¿existe algún otro indicador por el cual se puede afirmar con tanta contundencia que en estos últimos dos años se ha producido una transformación muy importante? Veamos el indicador nacional. El Uruguay ha dejado de pescar atún; el Uruguay no cuenta con ningún barco de bandera nacional o extranjera que recale en puerto uruguayo para la pesca de la merluza negra. Estamos hablando de un recurso que cada vez que vuelve una expedición trae entre US$ 3:000.000 y US$ 4:000.000 de valor industrial o comercial arriba de su cubierta. Uruguay ha dejado de pescar caracoles; Uruguay ha dejado de pescar meros; Uruguay no cuenta con barcos de bandera nacional para la pesca de calamares. Estos son indicadores objetivos que no dependen de nosotros; existen muchas interpretaciones erradas que se ven en manifestaciones periodísticas, que se dan por no profundizar en la realidad de las cosas. Y, si se quiere, estamos dispuestos, en otra oportunidad en esta misma Comisión, a ahondar sobre estos puntos de vista. Aquí hago un paréntesis. Seamos conscientes: toda campana tiene un badajo y golpea en más de un lado. Uno de ellos es el nuestro, y pueden escuchar ese sonido, sin perjuicio de que abran sus oídos -y sé que los señores Senadores lo hacen- a los otros lados, o por lo menos al contrario hacia el que suele pendular ese badajo. También hay otros lados y los sonidos son distintos.

Por otra parte, tenemos una industria instalada que ha sido el fruto trabajoso de 30 años de un proceso de transformación y asentamiento, donde han quedado muchos cadáveres -por decirlo de alguna manera- en el camino. Puedo señalar el caso de Astra, por lo emblemático, pero hay una cadena de alrededor de más de quince ejemplos de ese tipo. Todavía subsiste una industria instalada de más de veinte unidades productivas de carácter industrial que está ociosa o padece serias dificultades operativas. En esta Cámara representamos a tres plantas frigoríficas, que gozan de buena salud, lo cual es muy importante, pero nos encontramos con diversas realidades. Hace cinco semanas una delegación regresó de Nigeria y Angola -donde estuvieron rodeados de metralletas, vivieron mil aventuras, fueron llevados presos, etcétera, todo lo cual hace a lo anecdótico- países con más de 20:000.000 de habitantes y a los cuales el sector volcó sus exportaciones en los últimos cinco años como forma de saltar la crisis de Estados Unidos, y luego de Europa. No olvidemos la competencia de los países mediterráneos europeos que, afectados por su propia crisis, como es lógico, también salen a capturar y colocar en esos mercados la producción. Nuestro producto es bien recibido en África; son proteínas que allí se necesitan pero ¿cómo hacemos para competir frente a un dólar blue?

Voy a dejar este punto aquí y los señores Senadores sacarán sus propias conclusiones. Recordemos que se trata de un mismo producto, pescado en la misma zona, con una potencialidad mayor de Argentina que, por primera vez en la historia, pasó a capturar más recursos que los que capturaba históricamente el Uruguay, que ganó en esa actividad durante más de 20 o 25 años, que es el período en que hubo una estadística común entre ambos países.

No voy a filosofar más y paso a referirme -si los señores Senadores están de acuerdo- a los cuatro puntos que hoy mencioné que, a nuestro juicio, son neurálgicos. Algunos tienen gran importancia desde el punto de vista de los intereses y otros son de relevancia para la continuidad de la actividad pesquera del Uruguay, lo que implica mucho más que lo relativo a una cámara, una empresa, un trabajador, un sindicato, un gobierno o lo que fuere.

En primer lugar, voy a hablar de la naturaleza jurídica del órgano de control. Por nuestra parte, nos hemos inclinado por la necesidad de crear una persona pública no estatal. ¿Para qué? ¿Para crear más burocracia? No, de ninguna manera. Estimamos más conveniente que la actividad pesquera sea dirigida por un ente rector constituido en una persona pública no estatal, reservando para la Dinara, en su actual estructura dentro del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, nada más y nada menos que las competencias de investigación, control, aplicación de sanciones, etcétera. Quiere decir que no estamos pidiendo prebendas ni pretendiendo zafar de un ámbito para cubrir intereses espurios. ¿Por qué decimos esto? Porque la experiencia acumulada, tanto por quienes capturan como por los industriales que, de alguna manera, procesan y colocan el producto, en su mayoría -en nuestra Cámara todos- son inversores nacionales. Aclaro que con esto no quiero decir que alguno de ellos no tenga ascendencia española y todavía haya alguna acción vinculada a una familia de ese país, pero lo importante es que todos están viviendo aquí. Lo que quiero destacar es que no estamos hablando de multinacionales.

Nuestra Cámara cree que una persona pública no estatal como un organismo que cumpla el rol para la planificación estratégica, el asesoramiento y la ejecución de una política pesquera integral y de largo plazo, es algo útil y necesario para el país. Esto aseguraría una participación real de todos los actores, incluyendo al sector privado, que es el motor fundamental para la supervivencia y desarrollo de nuestra actividad. También hablamos de un aprovechamiento mucho más profundo y efectivo del conocimiento, de la experiencia y del compromiso acumulado desde la década de los setenta hasta nuestros días -en ese período comenzó a desarrollarse la actividad pesquera- y un apoyo invalorable para el Poder Ejecutivo en el desenvolvimiento y la definición de una actividad que es un componente fundamental de la economía, que sirve como factor de inserción social y, por otro lado, que es expresión de la soberanía del país. Esa soberanía se manifiesta en elementos muy pequeños como, por ejemplo, aquellos casos en que es detectado un barco brasileño pescando en nuestras aguas, por la sencilla razón de que ahí hay un barco de bandera uruguaya. Si no fuera así, sería necesario tener 30 aviones y distraer recursos solo para la prevención. La que mencionamos es una prevención indirecta, por decirlo de alguna manera. También hay que tener en cuenta la presencia de nuestra bandera en el Océano Índico, porque eso no constituye un dato menor. Se podrá decir que se trata de una presencia simbólica, pero no hay que olvidar que también Maracaná es simbólico y, sin embargo, marca el espíritu de un país que ha dejado una huella que luego de más de 70 años continúa siendo imborrable para las mentes, los corazones y las actitudes de todos.

Por otro lado, esta propuesta no es para nada innovadora en los procesos que llevaron al desarrollo de sectores productivos claves en materias vinculadas con la agricultura, la ganadería, la forestación, desde el momento en que existen Inac, Inavi, Inale, Inia, Inase, el Instituto del Plan Agropecuario por citar algunos; y no nos vamos a otras áreas fuera de las del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, porque creo que hay que centrarlo allí. Todos sabemos -y lo digo con mucho respeto al ex-Ministro de Ganadería Agricultura y Pesca- que durante décadas ese agregado de "y Pesca" ha sido realmente una anexión que complica la gestión de los Ministerios. Es muy difícil que un Ministro pueda profundizar en los temas de la pesca; parece un submundo y esto se comprueba en la propia realidad, porque el Ministerio está separado de la Dinara por un cantero. Por ejemplo, para ilustrar a los señores Senadores, nunca hemos tenido una conversación con el actual Ministro de Ganadería. No queremos que esto se tome como una queja política ni nada por el estilo, pero es una realidad. Creemos que si vamos unos años para atrás, seguramente podremos encontrar otros ejemplos similares con otras Administraciones de Gobiernos de otros partidos. Reitero que no queremos hacer de esto un instrumento político, sino constatar un hecho real: es muy difícil para un Ministro poder profundizar en una materia de este tipo, con el volumen de actividades que concentra ese Ministerio. Ahora bien, crear una Cartera solo de pesca nos parece un exceso.

En segundo lugar, queremos abordar el tema de los permisos. La ley prevé la no transferencia de los permisos de pesca industrial en su artículo 36, cosa que genera hasta un contrasentido con la realidad. Los invito a observar el Diario Oficial de la última semana y van a ver que la mitad de los asuntos aprobados por el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca tiene que ver con la transferencia de permisos de embarcaciones artesanales. Si nos remontamos un poco hacia atrás, veremos que esto se repite mes a mes, durante años enteros. En el caso específico de la pesca industrial, que es la que nosotros representamos, entendemos de vital importancia que los permisos de pesca sean transferibles. ¿Por qué? Porque la transferencia permite mantener la transparencia del sector y evita transacciones ocultas y el consecuente desconocimiento de los titulares reales de los permisos; la realidad lleva a que eso ocurra. No puede escapar a la inteligencia media y promedio que

eso es así y la transferencia se da en los momentos muy buenos y muy malos del sector, cuando hay que invertir y quien no puede o no tiene la capacidad, tiene que conseguir que alguien lo sustituya en esa inversión, porque la pérdida de un permiso se vuelve irrecuperable. Eso lo sabemos quienes estamos en el sector.

Por otro lado, creemos en la transferencia, pero en la transferencia regulada, controlada, debidamente garantizada; no estamos pensando en los préstamos blandos ni nada por el estilo, ¡por favor! Acá no se está trayendo a la mesa un pasado ya pisado, que ha precipitado en lo que es la realidad actual. Pensamos que ese es un factor necesario para la inversión y, más aún, para la inversión nacional. Los factores pueden cambiar y mañana otra puede ser la realidad mucho más profunda que saque de la Troya -perdónenme la expresión- a los capitales uruguayos, pero la realidad de estos cuarenta años fue la predominancia absoluta de la inversión nacional en este sector. Creemos que eso da seguridad jurídica a la situación de los permisos y de los permisarios, repetimos, con controles, con supervisión, con responsabilidad; no eludimos los requisitos, las formalidades, ni la verdad material de esta situación.

Las acciones nominativas están reguladas por el artículo 28 y creemos que ha perdido su razón de ser. Esto fue proyectado en 2008 pero luego de la sanción de la Ley Nº 18.930 nos parece que aprobar una norma especial que, a su vez, cree un mecanismo que no es idéntico al de aquella y que no tiene un propósito adicional, sino que busca el mismo que culminó con esa definición, no sería conveniente. No interesa si fue buena o mala; nosotros no somos jueces de lo que hace el Parlamento ni venimos con ese propósito. Cada uno tendrá su opinión al respecto, no solamente entre nosotros sino también entre los propios legisladores y los ciudadanos. Lo cierto es que la ley está vigente y hay que respetarla. Entonces, creemos que este es un resabio que quedó de un proyecto que tuvo una intención ideológica, desde el principio, de anunciar algo que luego fue recogido con carácter general para todas las sociedades anónimas. Entendemos que de permanecer acá puede generar fuentes de inseguridades jurídicas porque se van a empezar a objetar pequeñas diferencias que existen, si rige la ley general o la ley especial dictada después, o también pueden plantearse acciones de inconstitucionalidad. No lo queremos hacer, ni anunciar, ni tampoco debe tomarse como una amenaza o algo por el estilo. Simplemente vemos que esto puede enturbiar el camino innecesariamente.

Por último, dentro de ese mismo punto, el artículo 37 prevé la caducidad del permiso por inactividad, mayor o igual a 120 días. Durante estos cuarenta años de funcionamiento del sector hemos recogido la experiencia de que es realmente un factor muy sensible el que se regula en la ley; progresivamente ya se ha ido modificando, incluso a un período de 180 días que es el que rige hoy. Advierto que antes era mucho mayor. A veces el barco debe estar en dique, tiene que someterse a reparaciones importantes o existen otros múltiples factores que impiden la actividad. Hay un elemento que quizás ustedes desconozcan -incluso, ayer se lo transmitíamos al señor Ministro, que no lo sabía- y es que hace dieciocho días que estamos parados y no hemos iniciado, siquiera, una conversación. Recién anoche uno de los sindicatos -los otros no están en huelga- presentó su propuesta. El SUNTMA denunció el convenio colectivo celebrado hace tres años y por lo tanto ese convenio descaeció. No tenemos un estatuto con el cual movernos porque no hay una ley que nos regule, más allá de las leyes generales de la actividad privada. Como dije, recién ayer se definió en algo la plataforma que el sindicato lleva adelante. Esto implicará que haya dos o tres meses de paralización, aun cuando ya comenzó la zafra de la corvina. Saldremos a navegar. Históricamente ha sido así, en la Administración anterior, en la otra y en la otra; podemos ir para atrás hasta el convenio de 1988 o hasta el convenio puente de 1984, en dictadura, mientras se pasaba a un proceso democrático en el país. Esto lleva a que probablemente los barcos en agosto y setiembre comiencen a movilizarse y estén listos otra vez para salir, pero ya habrá pasado la zafra y se habrá perdido un año de actividad. No sólo hay que justificar la huelga sino también los motivos por los que no se sale. Los corvineros no pueden ir a buscar corvina cuando no hay corvina; si es el pargo rosado o el pargo blanco, cada uno tiene su etapa, como la tiene también el atún. En fin, este es un tema vinculado a la biomasa, por la propia característica del recurso. Este es un ejemplo, pero puede haber muchos más de índole económicos, comerciales, de mercados y hasta biológicos, cuando se procesan fenómenos inevitables, o que no se pueden predecir, en los cambios de las grandes masas de migraciones. En este momento se está haciendo una importante prospección de hidrocarburos con burbujas de aire que produce un inevitable desplazamiento de la merluza que hace que no se la encuentre en los lugares comunes. Pero también vemos que produce un desplazamiento de la corvina.

Hemos mantenido conversaciones muy buenas y amables, pues esta Cámara no es de ir a litigios; por otra parte, ese no es el propósito. Simplemente lo comentamos como un dato de la realidad.

En los últimos meses ocurrió algo que, insólitamente, no se registró en veinte años: en las redes de barcos corvineros -donde la merluza no debería estar presente- viene merluza en lugar de corvina. Seguramente el señor Senador Agazzi sabe que puede llegar a haber cinco merluzas en tres lances de una expedición; sin embargo, hay veinte cajas de corvina. Esto muestra los desplazamientos que son inevitables porque, además, el progreso sigue y no significa que estemos en contra de la prospección; por el contrario, somos parte del país y asumimos las responsabilidades que como tal nos corresponden.

A continuación, me voy a referir al régimen de responsabilidad.

Firmemente creemos en el mantenimiento de las responsabilidades propias de la gente de mar. En el artículo 84 del proyecto de ley se opta por una peligrosísima concentración lineal de responsabilidades. Para el proyectista de la iniciativa solo los titulares de los permisos de concesiones y los armadores pesqueros son responsables directos de las infracciones que se determinen en aplicación de la ley. Esto implica apartarse de una larga tradición marítima, regulada en el mundo entero bajo parámetros similares, y acogerse a un criterio contrario a lo establecido en el artículo 1074 y siguientes del Código de Comercio y a las prácticas estandarizadas en los países con tradición marítima. ¿Por qué? Porque tácitamente se ha abolido la responsabilidad de los capitanes y patrones - en lenguaje específico de la pesca- que son quienes asumen el mando de los buques; esto es, desde que alistan hasta que finaliza la expedición. Ellos tienen amplias competencias reguladas por aquel cuerpo normativo. Con los estudiantes de Derecho siempre exagerábamos y decíamos: “En la pesca no ocurre”. No sé por qué en determinado momento hubo barcos mixtos, pero hasta pueden cazar arriba del buque. Así, pues, hablamos de un viaje de transatlántico, cabotaje o lo que fuera. Realmente las competencias son amplísimas, sin embargo, se borran tácitamente. Mientras que los capitanes, que son los que tienen el mando del buque y asumen la toma de decisiones, el armador lo único que puede decir es: “Volvete a puerto, no arriesgues. Te mando un remolcador, un helicóptero -por ejemplo, si hay heridos- o un repuesto. Quedate tranquilo”, o: “Está bien, te acompaño, tomá el recodo y cobíjate frente a una gran tormenta”. Todas las demás decisiones, incluidas las de la operativa de la pesca, las toma el capitán y, por lo tanto, decir que el armador desde tierra es el que asume exclusivamente esas responsabilidades, supone eliminar una figura con mando arriba del buque. Francamente, desde el punto de vista profesional, si yo fuera el capitán hasta me sentiría desplazado de lo que es la gama de responsabilidades que surge precisamente del ejercicio jerárquico que yo tengo arriba del buque, incluso cuando tengo que encerrar en un calabozo a un trabajador -esto es muy raro, pero puede ocurrir- porque se ha drogado y corre peligro de caerse por la borda, porque se agarró a golpes de puño -como puede pasarnos a todos- o lo que fuere.

Por último -pido mil disculpas a los señores Senadores porque he sido más que abusador de su tiempo- voy a hacer alguna referencia al régimen sancionatorio. Este tema nos preocupa mucho porque vemos que, en algunos aspectos, ha dejado de lado ciertos principios de razonabilidad y algunos principios básicos del debido proceso. Nosotros creemos -y a este respecto simplemente voy a hacer un enunciado jurídico técnico- que deben existir cinco o seis tópicos fundamentales dentro del proyecto que, de alguna manera, no están suficientemente contemplados o recogidos. El primero de ellos es la expresión clara, concreta y expresa de cuáles son las infracciones, sin dejar abierto un campo de arbitrariedad para que un administrador -no necesariamente político- interprete cuándo existe una infracción y cuándo no. Uno tiene que saber de antemano que si tiene tal conducta, incurre en un delito. Ese es un principio de Derecho Penal. En materia administrativa, el administrado debe tener las garantías y saber cuándo se comete una infracción y quién la comete. Si un capitán se escapa, va a una zona prohibida y hace un lance, por más que en algunos casos a través de un mecanismo satelital que todos tenemos podamos descubrirlo, el grito de “¿por qué está ahí?” es tarde. A veces la infracción no se detecta porque se cuelga un buzo sobre la camarita. Quiero que quede claro que no pretendo echarle la culpa solo al capitán. Quizá el ejemplo que puse no fue el más feliz.

Asimismo, tienen que estar expresamente determinadas y no deben dar lugar a interpretaciones flexibles -por decirlo de alguna manera- las sanciones que hay que aplicar en cada caso y su progresión. También es muy importante -este es un mal que padecemos desde hace

muchísimos años- que exista un plazo breve que dé garantías del debido proceso para que la empresa, el capitán y el armador tengan conocimiento y sean notificados de que existió una infracción. No puede suceder que se acumulen las carpetas y que cuando llega el momento de repartir proventos, como no hay demasiado se diga: “Vamos a sacar las carpetas aquellas”, que hacía dos años que estaban allí. Tomo esto tal como se señaló en la Cámara de Representantes. Acá tenemos presente un caso y en la Cámara hay seis o siete más de esa naturaleza. Además, esas infracciones deben prescribir. Por ejemplo, ahora tenemos un amador que debe averiguar lo que sucedió hace catorce meses, y el capitán no anotó absolutamente nada en el libro de bitácora. Es un principio fundamental, no para condonar o pasar por alto infracciones, ni permitir cualquier cosa. Acá tiene que haber reglas claras; eso les sirve a todos. Son competidores entre sí y precisamente las reglas claras sirven frente a la competencia. Estamos hablando de una pesca olímpica. Si yo pesco más, cuando llegue la veda me va a golpear con más pesca que al que está a mi lado, que por no haber hecho un desvío en Samborombón o no haberse metido en la otra línea fue correcto, no irregular. Nosotros no protegemos a quienes cometen irregularidades. La Cámara nunca ha hecho una gestión para ir a defender a un armador cuando este, de algún modo, ha actuado indebidamente.

Por último, creemos que no es bueno que una parte de los fondos que se recauden por multas se distribuyan entre los funcionarios del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. Eso lleva a que haya eventuales focos de corrupción, y esto fue dicho en la Cámara de Representantes; aclaro que he tomado expresiones vertidas allí y que han sido recogidas en la versión taquigráfica.

Creemos que esto debe destinarse a investigación o ir a Rentas Generales; no tenemos inconveniente en ese sentido porque nos parece que esa es una definición política y escapa al deseo de una simple Cámara decidir a dónde van los fondos en cuestión, pero sí aspiramos a que su destino sea genuino, el que corresponda; luego el Poder Ejecutivo sabrá qué hacer con esos fondos, y esto nos parece absolutamente compartible.

El último aspecto es que, en forma insólita, en este proyecto de ley aparece una multa de 6.000 unidades reajustables cuando la multa máxima que existe en la Administración es de 4.000 unidades reajustables, aplicable frente a hechos graves o gravísimos -digámoslo así- es decir, por acumulación de antecedentes, etcétera. Esto se establece sin guardar una proporción mínima con el beneficio irregularmente obtenido; no tenemos problema en reconocer que determinado beneficio es irregular, por ejemplo, si por parte de la Dinara se requisan 20 cajas de tal o cual especie que no debió capturarse, o que fue capturada en un lance hecho fuera de una zona delimitada o preestablecida, etcétera. Pensamos que la multa debe ser proporcional a ese beneficio; no puede ser que se apliquen US$ 80.000 o US$ 90.000 de multa por una infracción de ese tipo si se incautan, como en el ejemplo citado anteriormente, 20 cajas de una especie que, traducidas en el mercado -si no se puso tinta para inutilizar la mercadería y si hay una utilización industrial- no llegarían a generar ni mil dólares, haciendo un cálculo rápido de cuál podría ser el valor de la tonelada.

No hemos tratado el tema de la pesca artesanal ni tampoco hicimos una mención a la desprolijidad que se comete al definirse qué es la pesca industrial y luego regularse muchos otros aspectos que no caben dentro de esa definición. La pesca industrial es la que practicamos en la Cámara como actividad básica ya que nosotros no afiliamos a pescadores artesanales ni a quienes practican pesca deportiva y de agua dulce o fluvial.

Pido disculpas por mis excesos y agradezco mucho la atención que nos han prestado.

SEÑOR SIRTORI.- He sido encomendado para comentar sobre las sanciones y estoy mirando que desde el artículo 75 en adelante, en el Capítulo X, se habla de todo tipo de sanciones y de quiénes son sus responsables.

Como se decía, el artículo 84 establece que el responsable ni siquiera es el empresario sino el titular de la empresa.

En el artículo 90 se dice que se derogan todas las leyes decretos que se opongan directa o indirectamente a la presente ley, y quiero preguntar a los integrantes de la Comisión si se está

derogando lo dispuesto en el Título II del Libro Tercero del Código de Comercio sobre los patrones de cualquier barco, y no sólo los de pesca.

Entonces, ¿qué está pasando con este proyecto de ley? Que estaría blanqueando lo que se hace ahora. Vamos a hacer algunas suposiciones y ahora voy a hablar con otro tipo de palabras.

El patrón sabe lo que son la ley y el decreto y, además, es notificado específicamente por el armador de lo que no puede hacer; además, el convenio y el propio Código de Comercio dicen que es el responsable. Pero igualmente hace alguna cosa que no debe como, por ejemplo -lo principal- entrar a las millas para salir a pescar. Ahí hay un problema porque el armador no se entera, a pesar de que hay un seguidor, el DMS, que lo tienen Control de Tráfico Marítimo en la Prefectura y también la Dinara. También hay un parte de pesca, que es obligatorio y confidencial, que el patrón entrega a la Dinara cuando llega a muelle pero que el armador no conoce. Entonces, no ahora, sino siete, ocho o diez meses después el empresario recibe un *mail* que dice: "Venga a notificarse y haga los descargos de algo que hizo alguien". Cuando concurra, se le dirá que "la empresa tal cometió", pero el empresario contestará: "No, empecemos por el principio, la empresa no cometió nada; no sé de qué están hablando", aunque al leer el expediente se entera de qué fue lo que pasó y a continuación viene todo lo que sigue a eso.

Hoy los Servicios Jurídicos del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca no van al fondo de la investigación, o sea, no investigan la realidad. Hay un problema bastante grave porque es como que si en este país hubiera responsabilidad objetiva. Se le dice al empresario que debe pagar una multa, que va de 1.000 a 3.900 unidades reajustables, pero que puede llegar a ser de 6.000 según lo que se haya hecho.

¿Qué sucede? Primero, no se puede pagar eso pese a la notificación y sancionar al patrón diciendo: "Voy a dejarlo cesante". Además, tendría que haber antecedentes para el legajo, pero no los hay porque la Dinara no investiga, en el expediente no se habla para nada del patrón, ni hay antecedentes como para ir al Juzgado y decir que se está ante una notoria mala conducta. Hay que tener en cuenta también que la infracción de las millas es un supuesto y que si el barco navega a cierta velocidad estará atando las redes. Ningún juez laboral va a tipificar notoria mala conducta por algo que es un supuesto. Entonces, el armador tendrá que pagar la multa, el despido, ¡y quién sabe si no es despido de otra forma! Si bien eso es grave, lo es más aún que luego se tenga que ver otro patrón. No hay ninguna garantía de que en el viaje no cometa nuevamente la infracción. ¿Por qué? Porque está impune, porque se ha derogado lo que dice que es responsable, que es el Código de Comercio.

Es mucho más grave -cito ejemplos muy claros- si el patrón se va de licencia, está enfermo o no puede ir en un viaje y se trae a otro patrón que está a la parte. Sale siete días y no pesca, y cuando regresa a Montevideo y tiene que pasar por las millas, la sonda le dice que está la marca ahí y la persona tira la red. Esa es una infracción. Como armador no se me puede decir "Usted es el responsable", porque eso no pude evitarlo. Más grave aún: puede haber actitudes penales en el patrón que se imponen al permisario de un armador. Pongamos un ejemplo: el parte, que es confidencial, puede llevar a tener un engaño. Yo digo que no estuve allí, pero estuve. El aparato que me marca el seguimiento, que tienen la Dinara y la Prefectura, dice: "No, usted estuvo ahí". Ese pretendido engaño, si miramos otras leyes y decretos -que refieren al que mediante engaño consigue un beneficio- como todo el mundo sabe, es delito. ¿Eso me lo quieren adjudicar a mí, que soy el armador, que estoy en mi casa o en la oficina, luchando para pelear el cupo a los argentinos, tirando las redes en todo el Río de la Plata para defender la soberanía del Uruguay, que no tengo el barco para seguir pescando y dar trabajo a la gente? ¡No! ¡Eso es injusto! ¡Está mal! ¡No puede ser así! Sin embargo, está escrito ahí, en el texto del proyecto, y pido a los señores Senadores que lo lean bien.

Nos preguntamos cómo pueden pasar algunas cosas, pero suceden. ¿Por qué? Porque hay otros problemas graves: hay una causa, que es la infracción, y una consecuencia, que es la multa. La Dinara se queda con la multa. Muy bien, después vamos a ver quién la paga, pero la ley no ataca ni dice nada sobre la causa. ¿Cómo paramos la causa? ¿Qué mecanismo existe para que eso no vuelva a suceder? La ley no dice absolutamente nada al respecto. Que se siga como está: que uno cometa la infracción y que otro la pague. Entonces, esto es mucho más grave.

La ley dice que cuando el barco largue amarras, la organización jurídica y económica pasa a nombre del patrón, o sea, es el que me va a perjudicar con las multas, es el que hace la reiteración de las multas hasta que me sacan el permiso. Quiere decir que el permiso que tengo, por ejemplo, desde hace treinta años, con la ley está en manos del patrón. Entonces, esto me sucede con cualquier patrón porque hacen lo mismo y son impunes. Esto realmente no tiene ninguna explicación.

Disculpen que me exprese mal pero esto es así.

Vamos a ver qué ocurre con la otra parte. ¿Qué responsabilidad tiene el armador pesquero o el permisario? Cuando uno tiró combustible en Alaska, pagó la empresa; cuando uno lo hizo en la isla de Cerdeña, también pagó la empresa. Para eso tenemos grandes seguros contratados por nosotros. Por ejemplo, si el barquito de 20 metros se hunde en el canal y se hace un escándalo enorme porque no puede pasar nadie, hay un seguro de US$ 200.000 para que venga una grúa y lo saque. Si el barquito choca o pasa algo y pierde combustible, hay otro seguro de US$ 200.000 que se ocupa de la situación. Si estoy amarrado y una grúa descargando lastima a una persona, hay un seguro de US$ 400.000 que hace la cobertura. O sea, estamos cubiertos para todo eso pero no para lo que no podemos dominar, es decir, el elemento humano; no hay seguro para ello. Es más, se le paga el despido al patrón y viene otro que hace lo mismo. Ahí hay un problema que no sé cómo explicarlo. Es más, ayer leí todo el proyecto para ver qué dice. Por supuesto que leí el que habla de las millas, porque ese es más nuevo.

Hablemos ahora del alije. ¿Qué es el alije? El barco pescó y llenó la bodega; tiene 50 cajas de pescado y no sabe qué hacer con ellas. Si las tira al agua, es multado; si las trae en la cubierta, es multado; y si se lo da a otro, que es un alije, también lo multan. Entonces, usted está preso por los que no resuelven; tenemos, pues, que llamar al abogado para preguntarle qué hacemos. Esto no está previsto; las pequeñas cosas no están previstas y pasan siempre.

Rechazamos absolutamente toda responsabilidad después que el barco largó amarras. Hasta que no vuelva, la ley dice que no somos responsables. Ahora, no vamos a pagar una multa que no sabemos a qué corresponde; no queremos que haya un antecedente, más otro y más otro. Además, acá no dice cuántos antecedentes hay que tener para perder el permiso. La ley no dice nada de eso. No sabemos cuál es el criterio.

Pido disculpas porque no estoy acostumbrado a hablar en este ámbito. Estas cosas son difíciles de narrar cuando uno está en otra cosa, cuando uno se dedica a pescar.

Cuando el doctor recién hablaba, estaba pensando cómo puede ser que al cabo de los años el pabellón uruguayo no flamee más en los mares del mundo. ¿Estamos queriendo que tampoco lo haga en el Río de la Plata o en el Atlántico hasta la frontera con Brasil? Tenemos 33 barcos de 20 ó 22 metros y están hablando de multas de US$ 100.000. Eso es algo pensado para otra cosa.

Les voy a leer un análisis correspondiente a la Ley Nº 16.060, referida a las sociedades comerciales y que fue realizado por la Fundación de Cultura Universitaria, que expresa: “Se recoge el principio de la conservación de la empresa para cuyos efectos se incorporan normas tendientes a preservar en lo posible la organización jurídico-económica de la sociedad comercial por sobre las vicisitudes que puedan afectar a los socios o a la sociedad misma”. Entonces, está organización jurídico-económica de la sociedad comercial se la transmito al patrón cuando levanta amarras.

Entonces, no se puede estar esperando, no ya siete días, sino ocho meses para recibir un *e-mail* que exige presentarse para una notificación y para plantear descargos sobre algo que se desconoce y que requiere la lectura de un expediente, con el fin de saber sobre qué deben ser esos descargos. No sé si fui claro, pero es evidente que esto debe ser corregido.

Por otra parte, quisiera hacer una mención a la responsabilidad real. En ese sentido, tengo un expediente en el que le digo a la Dinara que el Decreto del año 1989 establece que tiene la obligación de investigar a fin de conocer la realidad del tema. Del patrón no se dice nada, no existe. En realidad, estamos hablando de una ley que va a establecer algo al respecto, pero no hay que olvidar

que el procedimiento ya existe, lo cual nos parece bastante grave. Tampoco hay cientos de patrones esperando para trabajar. El patrón es el gerente del barco y, por lo tanto, ya está notificado de que es el responsable de lo que no se debe hacer. Cuando hay una veda, previamente se notifica y, obviamente, se sabe qué es lo que no hay que hacer. Sin embargo, hay casos en que ocho meses después viene un expediente en el que consta que lo que no se debía hacer se hizo. Para eso no hay explicación.

SEÑOR ERRECART.- Quiero referirme al escenario de la acuicultura. En el Uruguay hay algunos hechos muy positivos, como es el caso de la acuicultura de esturiones. Hay dos emprendimientos de ese tipo y uno es realmente muy interesante. También hay experiencias -concretamente en la empresa en la que yo trabajo- con tilapias y otras especies. Sin embargo, está faltando trasmitir a la sociedad uruguaya la idea de lo que significa no aprovechar el rendimiento de esos productos, teniendo en cuenta que el 50% de la pesca mundial corresponde a la acuicultura. Para esos espacios es fundamental facilitar y motivar la inversión. Sin dudas, hay emprendimientos muy importantes; días pasados tuve oportunidad de conocer uno cuya inversión alcanza a los US$ 3:000.000, pero también se pueden hacer inversiones pequeñas vinculadas a productos alimenticios. En cualquier estanque se puede practicar la acuicultura; sin embargo, creo que no estamos buscando los caminos o los incentivos necesarios para que esa actividad se desarrolle en el agro. Entiendo que los uruguayos deberíamos realizar un esfuerzo para que esa actividad aumente, más allá de que no todos los emprendimientos van a tener los mismos resultados que están teniendo hoy los de los esturiones que ya mencioné. A mi juicio, habría que intentar visualizar el desarrollo de lo vinculado con la acuicultura y la alimentación.

SEÑOR AGAZZI.- Es la primera delegación que recibimos en la Comisión de actores privados de la pesca y de la acuicultura; por lo tanto, escuchamos con mucho gusto la información que nos han brindado, las situaciones puntuales que actualmente están planteadas, los razonamientos institucionales que hacen, así como también los desacuerdos que tienen con la ley.

La Cámara de Representantes recibió una cantidad muy amplia de delegaciones entre las cuales ustedes también estaban incluidos. El mundo de la pesca está integrado por actores muy complejos; no es lo mismo que en otro tipo de producciones, porque aquí también están integrados los maquinistas, los armadores, los marineros, los representantes del Estado e, incluso, dentro de estos, la Dinara, también todo lo que tiene que ver con los puertos, es decir, que están involucrados el trabajo, la embarcación y la biomasa.

Nos satisfizo que hayan concurrido tantas organizaciones a brindar sus puntos de vista y también recibimos con mucho gusto la opinión que han planteado en este ámbito.

Al comienzo el doctor expresó que el diálogo había sido positivo, pero cuando se dialoga con mucha gente no siempre va a ocurrir que todos estén de acuerdo. El doctor expresó que lo que estamos considerando es una ley de pesca y no para la pesca. Creo que indirectamente hacía referencia al plan pesquero de los años sesenta que dio origen a la actividad pesquera con inversiones importantes. Aunque esto no sea un plan pesquero -hasta sería discutible si debe serlo- son las normas que regulan la actividad. Después podrá haber varios planes pesqueros y ustedes van a ser actores de ellos. En realidad, ¡quién sabe si los planes pesqueros los debe hacer el Estado, habiendo tantos actores con experiencia como son ustedes! Creo que no invalida que haya una ley de pesca que regule los distintos actores -sus obligaciones y sus derechos- aunque no sea un plan pesquero. Una cosa es un plan pesquero y otra una ley que regula la actividad.

El éxito del INAC está siendo visto por todo el mundo y ahora hay muchos actores de distintas cadenas que quieren tener su instituto. Nosotros recibimos de buena forma vuestro punto de vista sobre las posibilidades que tendrían si hubiera un instituto de la pesca. En realidad hubo un instituto, porque el Inape lo fue, así como también ILPE, después de haber un servicio como el SOYP. Ustedes conocen esto porque son los actores que vienen digiriendo todas estas experiencias institucionales y la realidad de la pesca.

El hecho de que hoy haya una Dirección Nacional de Recursos Pesqueros no inhabilita la participación de los actores; incluso, ha habido consejos consultivos de la pesca y muchas reuniones.

Quisiera saber cómo ven la participación de los sectores en la marcha del negocio. Hay un aspecto importante que es la actividad privada que la hacen todos. A algunos les irá bien a otros mal; ahora quien tiene mucho valor agregado y trabajaba para Europa, está teniendo problemas, pero el problema no es nuestro, sino de quienes nos compran. Ahora no nos compran y entonces hay que buscar otro cliente pero los que aparecen no tienen el poder adquisitivo de los italianos, sino que ahora el poder adquisitivo que tienen es el de los países que precisan comer mucho pescado y capaz que no van a comer algo que tenga solo el 50% del pescado y lo demás de valor agregado. Por el contrario, van a comer más pescado que valor agregado. Ese es un problema que tienen los mercados y que siempre van a tener los actores.

Me gustaría saber cómo ven el nivel de participación de los distintos actores en la marcha institucional. Eso no se va a cambiar porque aprobemos esta ley, con las modificaciones que discutiremos después los integrantes de la Comisión; pero queremos tener cierta certeza de que ustedes van a participar en esta gestión.

SEÑOR PIÑEIRO.- En cuanto a lo que decía el señor Senador acerca del Inape o del SOYP, debo señalar que se trataba de un instituto y no de una persona pública no estatal. En el ámbito del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca pudimos ubicar por lo menos seis personas públicas no estatales -como el INAC y el Inale- y todas, con distintos grados, han producido beneficios superiores a los que se venían dando, como consecuencia de que los interesados participan en el diseño y la gestión de la actividad. ¡Quién mejor que el interesado para lograr mejores resultados! En este caso tenemos el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, que es el que nos rige pero, lamentablemente, llega muy poco a la pesca. De hecho, como decía el doctor, pedimos audiencia con el Ministro en dos oportunidades y no nos pudo recibir. Últimamente nos entrevistamos con el Subsecretario, a quien le planteamos el tema de la crisis de la pesca, y nos confesó que no tenía mucho conocimiento del tema pesquero. Por esa misma razón insistimos en que es vital que, en tanto se va aprobar una ley, se incluya la creación del Instituto de Pesca como persona pública no estatal. Si bien existe lo que se llama la Mesa de la Pesca o los consejos consultivos -hemos participado en todos los que han sido llamados- debe tenerse en cuenta que son convocados por la autoridad, o sea que los actores no tienen iniciativa en tal sentido. Muchas veces ha habido acuerdo entre los actores pero como estas mesas o consejos no son vinculantes, la autoridad no tiene por qué llevar adelante lo que se consensuó. De hecho, es lo que ha ocurrido la mayoría de las veces. Por lo tanto, si bien hay algunos mecanismos, son inconducentes.

El señor Senador Agazzi hacía alusión a la participación de los actores. Tenemos un buen diálogo con Gilardoni, el Director General de la Dinara, pero lo vemos muy limitado en cuanto a las posibilidades que tiene. Inclusive, hay cuestiones de orden político o ideológico que llevan a que haya un montón de cosas sin resolver.

El proyecto de ley, lejos de promover las iniciativas productivas, es muy restrictivo en muchos aspectos. Por ejemplo, la caducidad de los permisos de pesca hoy está establecida en 180 días, y ese plazo es insuficiente. Así se lo hemos manifestado varias veces a los distintos directores de la Dinara. Sin embargo, en esta iniciativa se reduce a 120 días. Tengamos en cuenta que ante una rotura del barco, en ocasiones hay que esperar varios meses por los repuestos. De hecho, pueden consultar a Gilardoni, quien ha tenido que esperar hasta ocho meses por un repuesto para el barco de investigaciones. También ocurre que algunos barcos están parados por problemas comerciales, ya que no tienen mercado para vender sus productos. Y así podríamos agregar toda una casuística.

En el proyecto de ley se agregaron las causas de fuerza mayor o las que la autoridad entienda de recibo. Pero aquí se genera una gran incertidumbre porque queda a juicio de la autoridad determinar que sea o no de recibo. Entonces, si alguien tiene un permiso de pesca, ha realizado una inversión y por cualquier circunstancia está 120 días parado, no sabe si seguirá teniendo el permiso y si podrá seguir funcionando. Por eso nos parece que esto genera una gran incertidumbre y una carga burocrática para el administrado que, en vez de abocarse a solucionar el problema que lo llevó a estar parado, lo mueve a buscar una cantidad de documentos y a realizar una serie de trámites para justificar su inactividad ante la autoridad. Esto desvirtúa la función del productor: él debe estar para producir y no para hacer trámites burocráticos.

Otra cuestión que genera incertidumbre es la imposibilidad de transferir los permisos de pesca. Hasta el año 1990 los permisos fueron intransferibles; sin embargo, las transferencias igual se hicieron en forma oculta. Incluso llegó un momento en que no se sabía quiénes eran los titulares de los permisos; de repente figuraba el que lo pidió originalmente en el año 1976, pero los que lo operaban y trabajaban eran otros. Fue en el año 1997, a través de un decreto, que se decidió que los permisos de pesca pudieran ser transferibles, blanqueando así la situación, de modo de saber quiénes eran los verdaderos operadores de las unidades. O sea que no advierto cuál es el beneficio de volver a una situación que, como se vio, no condujo a nada.

Con respecto al sistema de multas, observamos que el monto mayor asciende a 4.000 unidades reajustables para lo que es el Uruguay; sin embargo, para la pesca este proyecto de ley establece 6.000 unidades reajustables. O sea que cualquier daño ambiental que pueda producirse, por ejemplo, en una industria papelera, va a implicar el pago de 4.000 unidades reajustables -porque es el máximo nacional y es lo que rige- mientras que, como bien dijo el señor Sirtori, si el patrón de un barco de una zona pesquera entrara en una zona prohibida, la empresa puede ser penada a pagar 6.000 unidades reajustables, cuando el daño o la infracción son muy diferentes en cuanto a su gravedad. Nos parece que aquí hay un tema de justicia con respecto a la generalidad del país.

¿Por qué pedimos que el cien por ciento del monto recaudado por concepto de multas tenga como destino Rentas Generales? Porque como un porcentaje de las multas se reparte entre los funcionarios de la Dinara, hoy se ha generado una suerte de adicional al sueldo que cobran los funcionarios a través de las multas. Entonces, somos rehenes de una situación que no es objetiva y nos sentimos indefensos. ¿Por qué? Porque la Dinara es el órgano controlador, quien detecta la infracción, la evalúa como grave o gravísima, determina el monto de la multa y la cobra. Ese beneficio va hacia adentro; o sea, por más que alguien quiera defenderse, los servicios jurídicos aducen que los descargos que se hacen no son conducentes o no agregan. Queremos cortar con eso y una de las formas de hacerlo es eliminar el incentivo, o sea, que si hay una infracción, esta sea tratada de una forma objetiva y el administrado tenga las garantías de poder defenderse en forma adecuada.

Cuando hablamos de la responsabilidad de los patrones de pesca, nos gustaría que en la ley se incorporara una previsión que tenga en cuenta si las infracciones son cometidas por ellos. Voy a poner un ejemplo para ilustrar esto. Si usted tiene un taxi y el chofer lo maneja a exceso de velocidad, cuando lo detienen y le ponen una multa, al chofer podrán cobrársela o no, pero la Intendencia va a suspenderle la libreta de conducir por un tiempo y no va a poder ejercer su profesión por ese hecho. Nosotros pedimos que en este proyecto de ley se incluya algo en ese sentido. Si bien se ha recogido algo de eso en el Código de Comercio, está muy ambiguo y no tiene una aplicación. Creemos que si hay responsabilidad de los capitanes o los patrones de pesca, ellos también tienen un documento que los habilita a ejercer su profesión y, de forma preventiva, si ven que sus posibilidades de ejercer pueden verse afectadas por cometer una infracción, con suspensión de su libreta de embarque por un mes, dos meses, un año o lo que fuera, estaríamos previniendo para evitar que se cometan infracciones y estaríamos eliminando el sistema que tenemos en el cual, como decía el señor Sirtori, si cometo una infracción no tengo ninguna responsabilidad.

Fundamentalmente, es cuanto tengo para decir a este respecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quería plantear una pregunta al doctor Rosenbaum. Entre los comentarios que hizo, habló de algo que me llamó mucho la atención. Dijo que por primera vez la captura de la flota pesquera argentina es superior. Me gustaría que profundizara un poco en el o los factores que pueden estar incidiendo en eso y que señale si la ley de alguna forma puede agravar o resolver esa situación.

SEÑOR ROSENBAUM.- Creo que Ricardo Piñeiro, que es delegado en la Comisión Técnico Mixta, puede tener mucha más información que quien habla, que puede referirse a lo jurídico.

SEÑOR PIÑEIRO.- Como todos ustedes saben, tanto en Estados Unidos como en Europa ha habido una crisis económica bastante grande. Hoy se decía que una de las grandes empresas pesqueras uruguayas, cuyos productos se destinan principalmente a Europa, está pasando por una crisis muy grande y eso la tiene en una situación muy precaria; inclusive está trabajando con la mitad de su flota porque no puede colocar los productos manufacturados en el Uruguay. Ese mismo problema lo tienen

los argentinos. Es algo global, no solo del Uruguay. Lo que sucede es que en la Argentina los barcos tienen permisos para ir a pescar cualquier especie. En el Uruguay hay cuatro categorías de permisos: A para la pesca de merluza; B para la pesca de corvina y fauna acompañante; C para la pesca de atún y demás, y D, que autoriza a pescar fuera de las doscientas millas.

En Argentina existe lo que ellos llaman permisos irrestrictos, o sea que muchos barcos que históricamente pescaron merluza, hoy, al tener problemas para venderla en el mercado internacional, han dedicado su potencial a pescar recursos costeros, por ejemplo, la corvina. En su flota, Argentina cuenta con más de 400 barcos, mientras que Uruguay hoy tiene 64, y digo esto para que se tenga una idea.

Entonces, cuando muchos de esos barcos que tienen permisos irrestrictos dejan de pescar merluza y se dedican a la corvina, comienzan a pescar más de lo que Argentina habitualmente pescaba. Argentina y Uruguay fijan, en la Comisión Técnico- Mixta, los cupos de corvina que se pueden pescar por año dentro de las aguas de la zona común de pesca; ese cupo -se le llama olímpico- es compartido entre los dos países y cada uno pesca lo que pueda. Históricamente, Uruguay, por tener una flota dedicada a la corvina, siempre ha pescado más que Argentina, pero a partir del año pasado -empezó, en realidad, en el 2011- cuando la crisis de la merluza se hizo patente, ellos pusieron más barcos a pescar corvina y nosotros hemos tenido algunos períodos de inactividad por conflictos gremiales y demás que también nos impidieron estar en la zona. Por eso al fin de noviembre del año pasado se llegó al cupo y la Comisión determinó el cierre de la pesca de corvina para las dos flotas.

Por esta razón es que Argentina pescó más corvina que nosotros y estamos viendo que este año también va a pescar más. De hecho, quien habla está como asesor de la Comisión Técnico-Mixta y sé que hasta fin de marzo se llevaban pescadas unas 7.000 toneladas, de las cuales unas 5.500 son de Argentina mientras que 1.500 son de Uruguay. En este momento, la flota está paralizada porque el sindicato está de asamblea, preparándose para la negociación de un nuevo convenio colectivo.

Esta es la realidad de lo que estamos viviendo y el tema del problema de la comercialización de merluza sigue vigente porque Europa no está comprando y porque hay otro producto que se está vendiendo más barato que la merluza de esta zona. Se trata de un producto que pescan las flotas americana y canadiense, pero por la crisis económica que estuvieron viviendo esos países, las autoridades pesqueras que generalmente manejaban determinado cupo, lo aumentaron en un 50% para permitir que los pescadores pudieran pescar más y, de esa manera, dar una salida a los problemas económicos que estaban teniendo.

Esos pescados son capturados en esa zona pero se envían para procesar a China, donde tienen una mano de obra mucho más barata y después van en forma de filetes a la Unión Europea y a todos los mercados del mundo, inclusive, a Uruguay y Brasil.

Esto lo he dicho para ilustrar cómo funciona el mundo en lo que tiene que ver con las cuestiones pesqueras.

SEÑOR ROSENBAUM.- Es de conocimiento general que el pangasius es una especie cuya comercialización es fruto también de esas alteraciones del mercado. Inicialmente se criaba en los arrozales de Vietnam y, ahora, en los de muchos países asiáticos. Se trata de una acuicultura no controlada porque se alimenta solo, incluso, con los pesticidas. Este es un tema que se discute mucho en los mercados americanos que tratan de cuidar la calidad y demás pero, por sus costos, de hecho lo vemos en la góndola de los supermercados de Montevideo, Maldonado, Salto y otros lugares. Eso no lo cambia la ley ni la voluntad; no es una cuestión de voluntarismo de las partes. Solo quería hacer ese agregado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay más comentarios que hacer, les agradecemos mucho la información brindada.

SEÑOR ROSENBAUM.- Nosotros les agradecemos el tiempo que nos han dedicado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Es la hora 14 y 51 minutos.)